

NOVES FONTS PER A L'ESTUDI DE LA HISTÒRIA DEL TERRITORI I L'URBANISME

INTRODUCCIÓ

Un dels principals handicaps a què ens enfrontem a diari els arxivers és el desconeixement, per part dels usuaris en general i dels investigadors en particular, d'on es troben certes fonts. M'explico, a voltes és difícil saber on han anat a raure les sèries documentals després de l'extinció dels seus ens productors o bé un cop fetes les transferències competencials d'un ens a un altre. És aquest el motiu que ens duu a redactar aquesta poc pretensiosa comunicació.

Amb aquest treball, pretenem donar a conèixer les noves fonts que actualment es troben a l'abast de la recerca històrica a l'Arxiu Nacional de Catalunya. Es tracta de la sèrie d'expedients de carreteres del Departament de Política Territorial i Obres Públiques, d'una banda, i, de l'altra, de la sèrie d'expedients oberts per a la construcció d'habitatges de renda limitada de l'esmentat Departament. Aquest organisme (en endavant DPTOP), essent la institució hereva de la Direcció General de Obras Públicas i de l'Instituto Nacional de la Vivienda de l'Estat central, i, en ple exercici de les seves funcions i competències, darrerament ha transferit la documentació heretada per la Direcció i l'Instituto a l'ANC.

A causa de les males condicions que reunien sengles edificis que acollien dites sèries, una nau del Parc de Carreteres de la Generalitat de Catalunya situat a Sabadell, per un costat, i el dipòsit de Sant Genís a la Vall d'Hebron a Barcelona, per l'altre, el DPTOP va engegar la transferència a l'ANC en ajust al que preveu la Llei d'arxius i documents¹ vers la documentació pública un cop assolida la seva fase inactiva o històrica, on primen els valors informatius, històrics, culturals i, per tant, propicis per a la recerca, per damunt dels valors jurídics i administratius originaris que empenyeren llur creació *in illo tempore*.

Fou en el desenvolupament de les feines de neteja, desinfecció i catalogació d'aquestes sèries, com hom conegué la documentació que ara se us presenta. Seguint l'esperit de servei que dicta el lema dels arxivers,² hom se sent obligat a donar a conèixer la documentació, les seves característiques i les possibilitats d'aplicar-la a l'estudi de la història del territori en general i, concretament, en el

marc de la nostra contrada. Malgrat no ser l'estudi del territori maresmenc en època contemporània el nostre tema de recerca, no només com a arxiver sinó també com a investigador, trobem pertinent de donar a conèixer les sèries d'expedients de carreteres i d'habitatges de l'actual Departament de Política Territorial i Obres Públiques de cara a futures investigacions.

Són aquestes sessions anuals d'investigadors que organitza el Museu Arxiu de Santa Maria i la difusió que assoleix la seva publicació, el context més adequat per donar a conèixer aquest tipus de fonts. Perquè, al capdavant, una de les tasques que, com a arxivers, hem de dur a terme, és la difusió dels arxius i la documentació que aquests custodien. És per això que hem decidit fer d'aquesta *Sessió d'Estudis Mataronins* el vehicle de la nostra comunicació.

LA DOCUMENTACIÓ DE LA SÈRIE D'EXPEDIENTS DE CARRETERES

L'arxiu on fins ara residia la documentació que presentem està situat, com ja hem esmentat, al Parc de Carreteres que la Generalitat de Catalunya té a Sabadell. Aquest arxiu, ha actuat fins ara com a dipòsit definitiu de la documentació produïda pels enginyers del DPTOP, encarregats de la traça de les carreteres de la província de Barcelona, més que no pas d'arxiu central. Aquest dipòsit ha acollit fins al febrer (de 2005) tots els expedients de les carreteres i camins construïts a la nostra província per les administracions públiques espanyola (fins a la transferència de les competències a la Generalitat) i autonòmica (des de 1981).

Per culpa del mal estat en què es trobava el centre que custodiava els expedients de la sèrie de carreteres, la documentació patia infecció de fongs i bacteris. El proppassat novembre (de 2004) s'iniciaren les tasques de neteja i desinfecció fungicida per mitjà de sulfats, per assolir nebulització ambiental de la documentació de l'esmentada sèrie d'expedients de carreteres, atacada des de feia anys per fongs. Enllestit el tractament i amb l'informe de transferència a punt, el 7 de febrer es transferiren els expedients més antics del fons a l'ANC, on, des d'aleshores, estan en fase de treball (descripció, classificació i catalogació) per tal d'ésser oberts a la seva consulta i publicats al catàleg de l'Arxiu Nacional de Catalunya.³

L'òrgan productor ha passat per diverses vicissituds al llarg de la història i sempre ha anat a remolc dels esdeveniments polítics del país. Així, doncs, la Direcció de carreteras y caminos vecinales, nascuda durant el regnat d'Isabel II, anà realitzant la seva tasca de construcció de carreteres des de la seva creació, en el si de l'estat liberal, fins al franquisme i la recent democràcia. Durant tot aquest temps, moltes coses han anat canviant en el panorama de l'administració pública, incloent-hi el nom d'aquesta unitat administrativa pública productora de la documentació, però el cert és que l'estructura dels expedients no ha variat gaire. A la taula següent podeu veure, a l'esquerra, els tipus d'expedients que formen la sèrie, i a la columna de la dreta el conjunt d'unitats documentals que els integren.

Unitats documentals compostes (expedients)	Unitats documentals simples que formen els expedients
Projecte base	Memòria, plànols, plec de condicions, pressupost
Projecte complementari	Memòria, plànols, plec de condicions, pressupost
Projecte de modificació	Memòria, plànols, plec de condicions, pressupost
Actualitzacions	Pressupost modificat
Liquidacions	Memòria, plànols, pressupost
Expedient de contractació	Correspondència, certificacions, acte de recepció, actes de replanteig previ, mesures, assaigs, aixecaments topogràfics...
Estudi informatiu	Memòria, plànols, pressupost
Projecte de traçat	Memòria, plànols, pressupost

Com es dedueix de la taula, abunden els plànols i els aixecaments topogràfics, per tant, es tracta d'una documentació rica en documents visuals (cartografies, topografies, plànols i alçats de construccions),⁴ que descriuen tant la realitat preexistent al projecte de construcció com l'embrí de la millora viària projectada. A banda de l'abundant documentació visual, també hi ha textos, com les memòries i els plecs de condicions, que descriuen les tasques a realitzar, els materials a emprar, les zones d'afectació de l'obra, així com els mateixos requeriments de cada tramitació. La documentació està escrita majoritàriament en llengua castellana,⁵ i els expedients del segle XIX gairebé en la seva totalitat són manuscrits, la resta són mecanografiats o bé impresos. Per bé que a voltes els mapes són originals traçats i acolorits sobre tela de plànol,⁶ la major part són còpies fetes per irradiació de llum que assoleix el negatiu sobre fons blau.⁷

Les possibilitats d'estudi

Les possibilitats que ofereix aquesta documentació per a l'estudi del territori són moltes, aquí, però, desglossarem les que se'ns han ocorregut, a les quals, sens dubte, els especialistes n'afegiran d'altres, segons el seu interès i coneixença.

Deixant a part l'ús, no poc important, que es pot donar per tal de realitzar un estudi de les xarxes de comunicació, els documents de la sèrie de carreteres poden emprar-se tangencialment per contrastar altres fonts més antigues, o bé per intentar localitzar topònims o elements a les zones d'afectació de la construcció viària descrites als projectes. Poden ser d'utilitat els documents cartogràfics que conformen els expedients per trobar topònims antics, que sovint apareixen a altres fonts, fins i tot molt més antigues, però que normalment són difícils de situar perquè les realitats a les quals fan referència o han desaparegut o bé han perdut l'ètim original

o antic. En aquest sentit, el pragmatisme i profusió en detalls propis i característics dels enginyers, poden servir per trobar fonts o brolladors actualment eixuts, jaciments d'extracció antiga (pedreres, terres, mines... actualment desaparegudes o en desús), per situar estructures de caire divers, com masies, cases, magatzems, corts, graners, sitges, estables, tancats per al bestiar, ponts, pous, bòbiles, capelles, creus de terme, fites de camí, hostals o fondes, entre d'altres elements, tant antròpics com biòtics o abiòtics, dels quals hem perdut el record amb el pas del temps. Aquests expedients també poden ser útils per trobar vells (i bells) plànols, on es pot apreciar l'urbanisme de les localitats que defineixen el traçat viari de la carretera en qüestió. Una estructura curiosa que apareix sempre a la traça dels plànols en planta, amb alçats i perfils, és l'anomenada *Casilla de los peones camineros*, que eren les cases on residien, mentre durava l'obra, els jornalers contractats per dur a terme les obres de terraplenament i construcció de carreteres i camins.

Els documents a vegades van complementats amb altres materials gràfics, com ara dibuixos i, menys freqüentment (com més antics són), per fotografies. Però tant si les fotografies apareixen com si no, els plànols són sempre «fotografies» que van congelar la imatge en la data de la redacció del projecte. I és que, de fet, els dissenys dels traçats viaris se'ns presenten amb tot luxe de detalls, sobretot pel que fa als traçats urbans, dels quals ens diuen els noms dels carrers i, a vegades, el nom dels propietaris de les cases i terrenys, sobretot si aquests han de ser expropiats. En efecte, cada plànol és una imatge congelada de com era el territori a redós de les carreteres en construcció.

Altrament, el procediment de concurs públic, la presentació de pliques i la licitació d'obres ha canviat molt al llarg dels anys. Fins i tot això, és una mostra dels canvis polítics i jurídics en l'àmbit del dret administratiu, que han esdevingut al nostre país i podrien servir per historiar la mateixa evolució de la pràctica administrativa, tema no pas mancat d'actualitat a remolc dels darrers esdeveniments succeïts a redós del mateix Departament, amb motiu de l'ampliació de la línia metropolitana de la ciutat comtal i de les comissions percentuals que els polítics reben de cada gran obra.

Tres carreteres projectades al Maresme a les darreries del segle XIX

Dels molts expedients d'obres que es troben a l'arxiu, en citarem tres, en concret, que podran ajudar a complementar els futurs estudis sobre la història del territori a la nostra comarca.

En primer lloc, començarem pel projecte de la carretera de Vilassar de Mar a Argentona, dels enginyers Pedro Garcia Faria i Vicente Salinas. Aquest projecte, dut a terme entre els anys 1885-1893, es troba aplegat en tres lligalls. Són interessants d'aquests documents els perfils i plànols que presenten de forma coordinada, els topònims de les fonts, les recurrents mencions de rajoleria per al subministrament de material edilici necessari, les cases i masies dels veïnats, com el de Santa Elena d'Agell, i la presència de capelletes-oratoris, com la del Sant Crist *Mujalt* (Sic).⁸

Un altre dels expedients que integren l'ingent sèrie del Departament de Política Territorial i Obres Públiques procedent de Sabadell, és el referent a la carretera de Mataró a Granollers, traçada i construïda entre 1851-1921 segons les traces de Melcior de Palau, Lluís Ribas, Pedro Garcia Faria, Juan Maria Sans i Francisco Gassol. Aquest expedient és bastant voluminós, ja que consta de vint-i-dos volums, de diversos toms cadascun, disposats en divuit lligalls. Aquesta carretera és l'antecedent de l'actual C-60 que uneix les ciutats de Mataró i Granollers. Ambdues localitats s'uniren salvant la collada de Parpers i, fins no fa gaire, tots hi passaven per anar del Vallès al Maresme, o viceversa. La carretera a què ens referim fou feta per tal de substituir la via d'origen romà del segle I aC, que fins al segle XIX es mantingué en actiu⁹ i unia l'antic *municipium* d'*Iluro* (Mataró) amb la localitat vallesana d'*Acqua Calidae* (Caldes de Montbui).

La peça estrella del fons pel que fa al Maresme és, òbviament, l'expedient relatiu a la construcció de l'actual carretera Nacional II (CN-II), antiga carretera Radial II (CR-II), que segueix el traçat de Madrid a França per la Jonquera. Aquesta és la documentació que cobreix tota la franja costanera del Maresme des de la Tordera fins al Besòs, i continua molt més enllà dels límits fluvials de la nostra comarca travessant tot el Principat. Com és natural, una obra de tal magnitud¹⁰ es perllongà durant molts anys, concretament de 1845 a 1946, i es dué a terme en dues fases. En la primera (1845-1918) participaren els enginyers Mariano Parallada, José Maria Jaquinets, Melchor Palau, Lluís Ribas, José Maria Cornet, Vicente Salinas, Francisco Membrillera, José Cabestany i Juan Maria Sans, mentre que a la segona fase (1918-1946) els facultatius col·legiats que dugueren a bon port el projecte foren Juan Maria Sans, Gabriel Andreu Elizaicín i José Calvín Redondo. Ara que, més que mai, és viu el debat sobre el trasllat de la N-II i la conversió de l'espai de l'actual carretera en una via de caràcter cívic, podria ser el moment per escriure la història de la carretera que suplí el Camí Ral d'època moderna i que complementà la via del primer ferrocarril de la Península. Amb el temps, veurem si a partir d'aquesta comunicació algun historiador s'anima a dur a terme aquesta recerca.

LA DOCUMENTACIÓ DE LA SÈRIE D'EXPEDIENTS DE CONSTRUCCIÓ D'HABITATGES DE PROTECCIÓ

El dipòsit de Sant Genís, situat al barri barceloní de la Vall d'Hebron, acollia temporalment la sèrie d'expedients oberts per a la tramitació de la construcció del que ara anomenariem habitatges de protecció oficial. La sèrie es començà a enllestir per a la seva transferència a l'ANC el maig de 2005, després d'ésser sulfatada per eradicar la possible infecció de la documentació. Les ulteriors feines de catalogació i neteja a hores de la redacció del text que teniu a les mans (mitjan octubre de 2005), encara s'havien de finalitzar. El conjunt documental està format pels expedients tramitats des de 1956 fins a 1978, i conformen un volum de 2.061 caixes, d'una mitjana de vint expedients cadascuna, que generen un total d'uns 41.220 expedients.

La llei del 19 d'abril de 1939 creà l'Institut Nacional de la Vivienda, i l'ulterior normativa¹¹ constituí un corpus jurídic creat teòricament *ad hoc* per sufragar les deficiències d'allotjament del país durant la dictadura del general Franco. A remolc d'aquesta normativa, es començà a produir una intensa activitat edilícia que canvià la fesomia de viles i ciutats al llarg i ample del país. És difícil no trobar a qualsevol població de tot l'Estat espanyol, les ja típiques plaques amb el jou i les fletxes que demostrin que aquells edificis foren creats amb el suport de l'estat franquista. Tanmateix, en el si d'aquesta sèrie, no només trobarem expedients relatius a pisos o cases, ja que en algunes poblacions també s'erigiren, a més d'habitatges, barris sencers, amb les seves corresponents infraestructures i equipaments, com ara locals, quioscs, esglésies, i també espais i zones dedicades a l'esbarjo i al lleure, com ara centres cívics, teatres, parcs i jardins.

La programació constructiva es feia per mitjà dels «planes», i els allotjaments es diferenciaven per «grupos y categorías» teòricament en funció de les necessitats de cada família. Aquesta premissa ha estat però posada en entredit darrerament per Parreño Castellano,¹² que diu que *la normativa y las medidas adoptadas* (entre 1940 i 1978) *permitieron que las promociones privadas protegidas pudieran ser destinadas a grupos sociales solventes*.

Deixant a part disquisicions sobre la gènesi i els usos (o abusos) que es desencadenaren arrel dels paràmetres i buits legals per a la creació de les popularment anomenades «cases barates» o «del Congrés»,¹³ i tornant a la documentació que és objecte d'aquesta comunicació, cal dir que els expedients són molt simples, que consten solament de la documentació requerida per al procediment, les dades dels propietaris o promotors que sol·licitaven la construcció, les referents a l'indret de la ubicació, plànols de situació, plantes i alçats de l'habitatge projectat i, normalment, un joc de fotografies que segueixen el curs de les obres i que donen fe que en cada construcció hi havia el cartell informatiu i, alhora, propagandístic, que deixava constància que aquella era una obra subvencionada per l'Estat.

Les possibilitats d'estudi

A part de poder resseguir qui foren els beneficiats en cada cas o com a col·lectiu, dels ajuts de l'Estat, per tal de veure si l'afirmació de Parreño Castellano basada en el cas de Las Palmas és vàlida per a la nostra província –treball que fóra molt suggestiu–, es poden fer molts estudis referents a l'urbanisme, al creixement urbanístic, les modes constructives, els models d'habitatge al llarg dels gairebé quaranta anys de dictadura, així com altres estudis de quantificació i percentatge per municipis, per veure quins foren els patrons seguits a l'hora de repartir les subvencions, i un sens fi d'altres possibles estudis que esperem que neixin de l'enginy dels investigadors en l'esdevenidor.¹⁴

Alexis Serrano Méndez

NOTES

- 1.- Llei de Parlament de Catalunya 10/2001 de 13 de juliol, d'arxius i documents.
- 2.- El lema dels arxivers parafrasejant un vers que la tradició atribueix a Virgili, diu així: «Sic vos non vobis...», vers que el Cuerpo facultativo de archiveros completà així: «Sic vos non vobis documenta custoditis tabularii».
- 3.- Després de les tasques de neteja i desinfecció, la documentació hauria de passar a mans de la Comissió Nacional d'Accés, Avaluació i Tria de la Generalitat, i no sabem encara quins documents seran desafectats i de retruc destruïts (si és que se n'ha de destruir cap), i quins seran conservats. En aquest sentit, els historiadors poden estar tranquils, perquè tot allò anterior a 1939 no pot ser destruït en cap cas per prescripció legal.
- 4.- Es troben en aquest peculiar fons tot tipus de cartes i mapes així com tota mena de representacions d'espai i volum, com ara croquis, dibuixos de presentació o perspectiva, aixecaments, plànols de planta, de secció, d'alçat o ortogràfics i isonomètrics, etc.
- 5.- Tret d'alguns d'aquells que es daten a la Segona República o bé des del 1981 fins als nostres dies, que estan escrits en català.
- 6.- La tela de plànol s'emprà des d'inicis del segle XIX i se la coneix també com tela encerada. Aquest tipus de suport consistia a aprestar cotó o lli a base de gelatines, donant com a resultat visual el d'una tela banyada en cera. Sobre aquests formats i suports especials i llurs característiques i problemàtica de conservació, vegeu ÀNGELS BORRELL i CARMÉ BELLO, *Conservació de documents de gran format* (Artesa de Segre 1995) i *El patrimonio bibliográfico y documental. Claves para su conservación preventiva* (Gijón 2002).
- 7.- Segons les diferències en el revelat tindrem: paper heliogràfic (cianotip), que genera una còpia sobre fons blau, o bé paper oxàlic (diazotip), que dona com a resultat dos tipus de còpies: unes de fons fosc i línies blanques o bé a l'invers, de fons clar amb línies fosques.
- 8.- Es tracta de la capelleta del Sant Crist Mújal, darrerament desplaçada i restituïda per obra dels ajuntaments mancomunats de Cabrera, Cabriels i Vilassar de Mar, per sol·licitud popular, amb motiu de l'arranjament del Camí del Mig als confins de les tres viles esmentades.
- 9.- Segons l'arqueòleg Francesc Busquets en declaracions fetes a *El Punt*, amb data de dimarts 25 de gener del 2005. Busquets és un dels tècnics que treballava aleshores en la restauració d'aquesta via romana.
- 10.- La documentació referent a la N-II té més de cinquanta-sis volums, de diversos toms cadascú, amb més de quaranta lligalls i, malgrat que aquí citem els volums fins al 1946, les obres i els subsegüents projectes de millora es perllonguen fins als nostres dies.
- 11.- La Llei de 15 de novembre de 1944 i el decret llei de 19 de novembre de 1948, que establien les dimensions i els paràmetres bàsics per a la construcció, la Llei de 15 de juliol de 1954, que liberalitzava la política de protecció oficial d'habitatges de

renda limitada i, finalment, la Llei de 24 de juliol de 1963, que creava el règim especial d'habitatges de protecció oficial amb el seu posterior reglament del RD 2.960/1976, de 12 de novembre.

- 12.- Juan Manuel Parreño Castellano, de la Universidad de Las Palmas de Gran Canaria, *Scripta nova, revista electrónica de geografía y ciencias sociales* (Universitat de Barcelona, agost de 2003).
- 13.- Aquelles fetes a partir del pla de 1952 per celebrar l'efemèride del Congrés Eucarístic. III Vol. del *Diccionari d'Història Ecclesiàstica de Catalunya*, p. 40, sota la veu «Patronat d'habitatges». Ed. Claret - Generalitat de Catalunya, Departament de Presidència (2001).
- 14.- Podria servir d'exemple per a més d'una població el volum monogràfic editat pel Patronat Municipal de l'Habitatge de Barcelona, titulat *Barcelona, les cases barates*. (Hospitalet del Llobregat 1999).

Provincia de Barcelona.

Proyecto de carretera de 3.^a orden de San Juan de
Vilasar a Argentina.

Ingeniero D. Pedro Garcia Faria

Año 1885.

Portada de l'expedient per a la construcció de la carretera de Vilassar de Mar a Argentina, de l'enginyer Pedro Garcia Faria (1885).

bridas, adaptándose en la construcción de una
intimamente aparaje muelle, que evitara los dila-
tes muelles ó roturas, siempre y cuando lo re-
quisiten las juntas. La forma del ladrillo
será la de un paralelepípedo de veinte y ocho
centímetros (0.28 mts) de longitud, por catorce
centímetros (0.14 mts) de ancho y cinco de
grosor, debiendo en todos casos ser previamente
reconocida por el Ingeniero encargado.

Artículo 13.

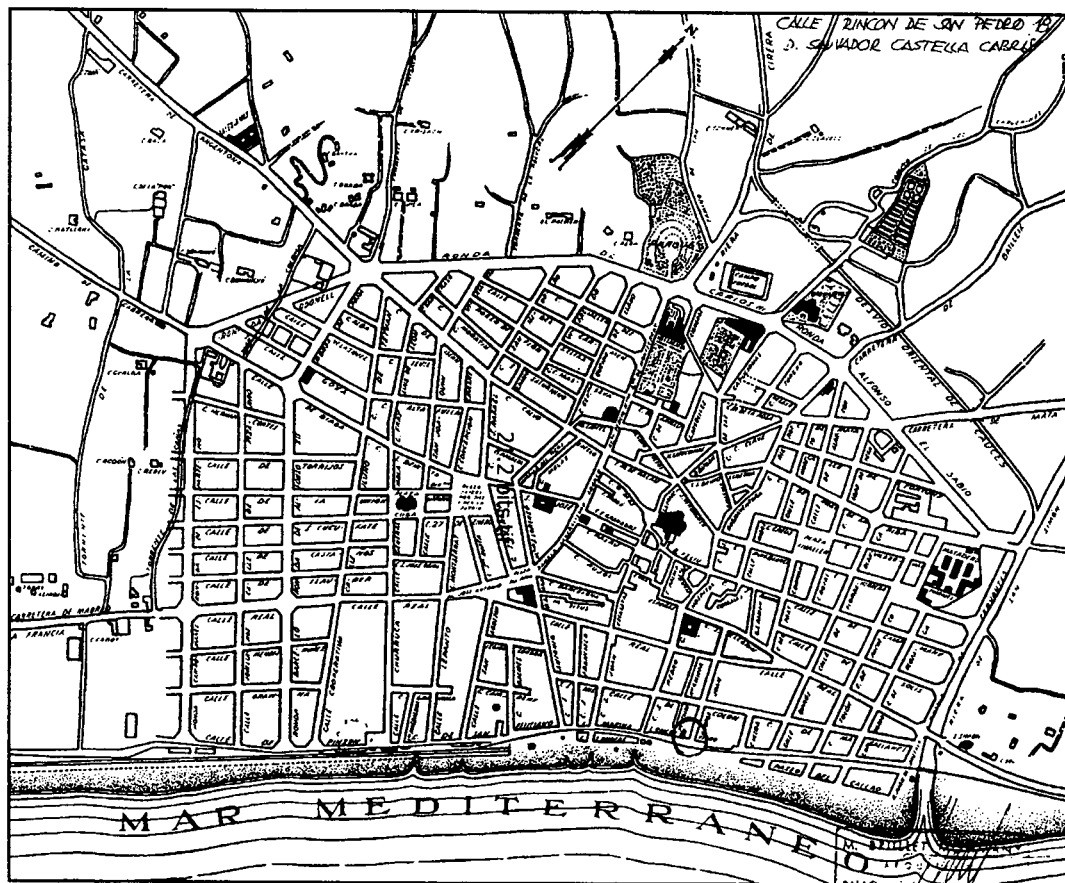
En Será grana, de buena calidad, procedente
de Mangat, u otra análoga a ésta, se apa-
gará por inmersión y se presentará lina-
das que denoten una sección incompleta,
debiendo aumentarse, por lo mismo, en un un-
to de rotura, deberá ser reconocida y aceptada
por el Ingeniero antes de comenzar las obras

Artículo 14.

En Será El cemento procederá de las mejores
fábricas nacionales ó extranjeras, debiendo ser
de la mejor calidad, bien resolido y de gran
resistencia; antes de su empleo habrá de
sujetarse á las pruebas que juzgue oportu-
nas el Ingeniero encargado; la cal utilizada
será de la llamada de Viti, ó de otra pre-



Còpia dels perfils transversals de l'expedient per a la construcció de la carretera de Vilassar de Mar a Argentona, de l'enginyer Pedro Garcia Faria (1885).



Plànol de Mataró de l'arquitecte Brullet Monmany trobat a l'expedient SI- 1579-60 corresponent al projecte d'un habitatge de renda limitada del carrer de Sant Pere (1960).